

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część XVI — Wydana i rozesłana dnia 16. lutego 1897.

Treść: (M 47—51.) 47. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Rakownika do Mlaca. — 48. Dokument koncesyjny na kolej lokalną od Sedlic do Czyżkowic. — 49. Ustawa o wyznaczeniu dotacji dodatkowej do pre-liminarza Ministerstwa handlu na rok 1896. — 50. Rozporządzenie, którym zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministerialne z dnia 4. maja 1883 a względnie ustęp 2 §. 1go rozporządzenia ministerialnego z dnia 1. października 1875, tyczącego się środków bezpieczeństwa przeciw eksplozjom kotłów parowych. — 51. Rozporządzenie, zabraniające handlu obnośnego na obszarze Celowca, stolicy krajowej.

47.

Dokument koncesyjny z dnia 23. stycznia 1897,

na kolej lokalną od Rakownika do Mlaca.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaje za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać Wincentemu Feyerfeilowi, notariuszowi w Karlinie, w związku z Józefem Czermakiem, właścicielem fabryki i burmistrzem w Rakowniku, Franciszkiem Sallerem, budowniczym w Pradze i Wiktorem Arnsteinem, kupcem hurtownym w Czystej o to proszecemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolei żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacji w Rakowniku kolei państwa rakownicko-protwińskiej na Petrowice, Czystę, Koźlan i Kralowice do Mlaca z dobieganiem do linii kolei państwa pilzeńsko-duchowskiej a to w myśl ustawy o koncesjach na koleję żelazną z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewnia się dobrodziejstwa w arty-

kule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncessjonariusze obowiązani są rozpoczęć budowę kolei koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do wybudowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rękojmie dotrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncessjonariusze kaucję w sumie trzy tysiące złotych w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania, kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncessjonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Takież samo prawo nadane będzie koncessjonariuszom do wybudowania wszelkich kolei podjazdowych, których budowę Rząd ze względu na dobro publiczne uznały za potrzebną.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesyjowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesjonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które e. k. Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakoteż do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesyach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które reby w przyszłości zostały wydane. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesjonariuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnijść ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjnych.

Nadto nadaje się koncesyonarzom prawo wypuszczenia w obieg akcji pierwszorzędnych, które mieć będą pod względem wypłaty odsetek i umorzenia, pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, za sumę, którą Rząd ustanowi.

Dywidenda należąca się od akcji pierwszorzędnych, zanim akcje zakładowe nabędą prawa do pobierania dywidendy, nie może być wymierzana w większej kwocie jak po 4 od stu i dopłaty z dochodów późniejszych lat są wzbronione.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakoteż imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami nabycia taboru kolejowego i uposażenia funduszu zasobnego, który Rząd ma oznaczyć, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegobądź rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po skończeniu budowy kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacyjnego Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakoteż formularze akcji, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonariusze zobowiązują się przystąpić do zawartej przez austriackie spółki kolejowe umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem swoją służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakoteż do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonariuszów moc obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesyjowanej. Przepisy rzeczywistego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i w Dzialeku ustaw państwa nie będą ogłoszone, staną się dla koncesyonariuszów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciężą na koncesyonariusza tylko o tyle, o ile będzie możliwem dopełnienie ich

na kolej jako drugorzędnej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwolonymi ułatwieniami.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarki wojennej i obrony krajoowej w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane korpusom straży cywilnej (Straży bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym organom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesję nadaje się z obroną przeciw zakłaniu nowych kolei w myśl §u 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec unieważnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §. 2im zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl §u 11, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Ruch na kolej bieżącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonarzyków. Warunki tego utrzymywania ruchu uregulowane będą w kontraktie, który Rząd zawrze z koncesyonarzyzkami.

§. 10.

Koncesyonarzyści obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przepisanemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współżywania kolei do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których państwo ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać

tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją wspólnieczną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesyjowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu, z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych i obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Średni dochód czysty, w myśl powyższego postanowienia obliczony, płacić się będzie koncesyonarzykom jako wynagrodzenie za kolej odkupioną aż do upływu okresu koncesyjnego w ratach półrocznych dnia 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku z dołu płatnych.

2. Gdyby kolej miała być odkupiona przed upływem siódmego roku ruchu lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej sumy rocznej, jaka jest potrzebna na umówione oprocentowanie i spłacenie pożyczki hipotecznej, celem uzyskania kapitału w Banku krajowym królestwa czeskiego, pod gwarancją tego królestwa zaciągnąć się mającej, jakoteż na oprocentowanie po cztery od sta kapitału akcyjnego przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za kolej odkupioną, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie w miejsce koncesyonarzyków spłacanie powyższej pożyczki hipotecznej z własnych funduszy w umówionych terminach płatności aż do zupełnego jej umorzenia, wzmiankowaną zaś powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca dnia i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych, w myśl ustępu 1go przypadających, a względnie, zamiast raty ryczałtowej według ustępu 2go za kapitał akcyjny uiszczać się mającej, zapłacić kapitał wyrównywający zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok wartości kapitałowej rat, które mają być według postanowień ustępów 1go i 2go półrocznie płatne.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacyjnego dłużu państwa. Obligacyje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacyje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i w używanie kolej niniejszym koncesjonowanej, ze wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesja utraci moc swoją i od dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, l. 4.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zatrzymają koncesjonariusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabyte, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesjonariuszów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przy należyości kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo oglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funkeyonarysa, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami, i wydelegowania do nadzoru nad tem funkeyonarysa na koszt koncesyonariuszów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadoczej lub innej reprezentacji, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej zelaźnych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczano się naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie miał prawo zapobiegać temu środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności umieważni koncesję jeszcze przed upływem okresu na który została nadana.

Guttenberg r. w.

48.

Dokument koncesyjny z dnia 29. stycznia 1897,

na kolej lokalną od Sedlic do Czyżkowic.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia uznaję za stosowne w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami nadać hrabiemu Leopoldowi Thun-Hohensteinowi, właścielowi dóbr w Szczepanii, w związku z Drem Alojzym Bauerem, posłem do Rady państwa i właścielowi dóbr w Podsedycach, Drem Albinem Wiktorem Tschinklem, adwokatem w Cieplicach i Wiktorem Nobackiem, przedsiębiorcą budowy w Pradze o to proszącemu, koncesję do wybudowania i utrzymywania w ruchu kolej żelaznej parowej, która wybudowana być ma jako lokalna ze szlakiem normalnym od stacyj w Sedlicach linii kolej państwa pilzeńsko - duchowskiej do stacyj w Czyżkowicach kolej lokalnej lowosicko - libocho wieckiej uprzewilejowanej austriacko - węgierskiej Spółki kolej państwa, a to w myśl ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dni 31. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895, pod następującymi warunkami i zastrzeżeniami:

§. 1.

Kolei, na którą wydaje się niniejszy dokument koncesyjny, zapewniają się dobrodziejstwa w artykule V ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) przewidziane.

§. 2.

Koncesyjusze obowiązani są rozpocząć budowę kolei koncesjonowanej niezwłocznie po otrzymaniu pozwolenia do budowania, skończyć najpóźniej w przeciągu półtora roku, licząc od dnia dzisiejszego, gotową kolej oddać na użytek publiczny i utrzymywać w ruchu bez przerwy przez cały okres koncesyjny.

Jako rekompensatę doatrzymania powyższego terminu budowy, dać mają koncesyjusze kaucję w sumie 5.000 zł. w papierach obiegowych, w których wolno lokować pieniądze sieroce.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania kaucja ta uznana być może za przepadłą.

§. 3.

Do wybudowania kolei koncesjonowanej nadaje się koncesyjuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych w tej mierze obowiązujących.

Także samo prawo nadane będzie koncesyjuszom do wybudowania wszelkich kolejей podjazdowych, gdyby Rząd ze względu na dobro publiczne uznał potrzebę wybudowania takich kolejей.

§. 4.

We względzie budowy kolej koncesjonowanej i ruchu na niej zastosować się powinni koncesyjusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego i do warunków koncesyjnych, które Ministerstwo kolej żelaznych ustanowi, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, mianowicie do ustawy o koncesjach na kolej żelazne z dnia 14. września 1854 (Dz. u. p. Nr. 238) i Porządku ruchu kolej z dnia 16. listopada 1851 (Dz. u. p. Nr. 1 z r. 1852), tudzież do ustaw i rozporządzeń, które by w przyszłości wydane zostały. Pod względem ruchu pozwala się odstąpić od środków bezpieczeństwa i przepisów ruchu, ustanowionych w Porządku ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególne stosunki obrotu i ruchu, a w szczególności ze względu na zmniejszenie chyzości, Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za możliwe, a natomiast trzymać się należy osobnych przepisów ruchu, które w tej mierze wyda Ministerstwo kolej żelaznych.

§. 5.

Nadaje się koncesyjuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, Spółki akcyjnej, która wnioskować ma we wszystkie prawa i obowiązki koncesyjuszy.

Emisja obligacji pierwszorzędnych jest wzbroniona.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego jakież imiennego podlega zatwierdzeniu Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolej łącznie z kosztami sprawienia taboru kolejowego, jakież na uposażenie funduszu zasobnego w sumie, którą Rząd ustanowi, rzeczywiście wyłożonych i należycie udowodnionych, z doliczeniem odsetek interkalarnych rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy i straty na kursie rzeczywiście poniesionej przy gromadzeniu kapitału, żadne wydatki jakiegokolwiek rodzaju nie mogą być liczone.

Gdyby po wybudowaniu kolej jeszcze jakieś nowe budowle wystawione lub urządzenia ruchu pomnożone być miały, koszta przez to poniesione mogą być doliczone do kapitału zakładowego, jeżeli Rząd pozwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy umorzony być ma w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji przez Rząd zatwierdzonego.

Statut Spółki jakież formularze akcji zakładowych, które mają być wypuszczone, podlegają zatwierdzeniu Rządu.

§. 6.

Transporty wojskowe przewożone być muszą po cenach taryfowych zniżonych. Taryfę wojskową stosuje się do przewozu osób i rzeczy według postanowień, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych kiedykolwiek na austriackich kolejach państwa obowiązywać będą.

Postanowienia te stosowane będą także do Obrony krajowej i Pospolitego ruszenia obu połów monarchii, do strzelców krajowych tyrolskich i do żandarmeryi a to nietylko gdy podróżują kosztem skarbu, lecz także gdy jadą po służbie o własnym koszcie na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przystąpić także do zawartej przez spółki kolejów austriackich umowy względem zakupienia i utrzymywania w pogotowiu środków do transportów wojskowych, pomagania sobie nawzajem służbą i swoimi taborami w razie przewożenia większych transportów wojskowych, do przepisów dla kolejей żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, jakież do umowy dodatkowej o przewożeniu na rachunek skarbu wojskowego obłożnie chorych i rannych, która weszła w wykonanie od dnia 1. czerwca 1871.

Przepis tyczący się przewożenia transportów wojskowych kolejami żelaznymi, który kiedykolwiek będzie obowiązywał, tudzież przepisy dla kolejей żelaznych na wypadek wojny, jakie będą kiedykolwiek obowiązywały, nabywają dla koncesyonarzyściów mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na kolej koncesjonowanej. Przepisy rzeczonego rodzaju, które dopiero po tym terminie zostaną wydane i nie będą ogłoszone w Dzienniku ustaw państwa, staną się dla koncesyonarzyściów obowiązującymi wtedy, gdy zostaną im urzędownie podane do wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonarzyściach tylko o tyle, o ile będzie możliwe dopełnienie ich na kolej drugorzędej a w skutek tego zbudowanej, urządzonej i eksploatowanej z dozwoleniem ułatwieniami.

Koncesyonarzyści zobowiązują się przy obsadzaniu posad mieć względ na wysłużonych podoficerów armii, marynarzy wojennej i obrony krajobrazu w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872 (Dz. u. p. Nr. 60).

§. 7.

O ile podobne zniżenia, jakie w §. 6 dla transportów wojskowych są przepisane, mają być udzielane także korpusom straży cywilnej (Straże bezpieczeństwa, Straży skarbowej itp.) lub innym funkcjonaryszom publicznym, postanowione będzie w warunkach koncesyjnych.

§. 8.

Koncesją nadaje się z obroną przeciw zakładaniu nowych kolejей w myśl §fu 9go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego, a po upływie tego czasu utraci ona moc swoją.

Rząd może także wyrzec wyjaśnienie koncesji przed upływem przerzeczonego czasu, gdyby określone w §sie 2gim zobowiązania pod względem rozpoczęcia i skończenia budowy, tudzież otwarcia ruchu nie były dopełnione, o ile przekroczenie ter-

minu nie da się usprawiedliwić w myśl §u 11go, lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną.

§. 9.

Ruch na kolej, będącej przedmiotem niniejszego dokumentu koncesyjnego, utrzymywać będzie państwo na rachunek koncesyonarzyściów. Warunki tego utrzymywania ruchu przepisane będą w kontrakcie, który Rząd zawrze z koncesyonarzyściami

§. 10.

Koncesyonarzyści obowiązani są pod warunkami i zastrzeżeniami w artykule XII ustawy z dnia 31. grudnia 1894 (Dz. u. p. Nr. 2 z r. 1895) po danemi dozwolić Rządowi na jego żądanie każdego czasu współużywania kolej do obrotu między kolejami już istniejącymi lub dopiero w przyszłości powstać mającymi, na których Rząd ruch utrzymuje, w taki sposób, że Rząd będzie mógł z prawem ustanawiania taryf przesyłać lub pozwolić przesyłać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy koleją współużywaną lub niektórymi jej częściami, za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§. 11.

Rząd zastrzega sobie prawo odkupienia kolej koncesjonowanej po jej wybudowaniu i otwarciu na niej ruchu kiedykolwiek, pod następującymi warunkami:

1. Dla oznaczenia ceny odkupu policzone będą czyste dochody roczne przedsiębiorstwa w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu przed chwilą odkupu a z nich strącone będą czyste dochody dwóch lat najniepomyślniejszych, poczem obliczony będzie średni dochód czysty pozostałych lat pięciu.

Dochód średni czysty w myśl powyższego postanowienia obliczony, będzie koncesyonarzyściom płacony aż do upływu okresu koncesyjnego jako wynagrodzenie za odstąpienie kolej a to w ratach półrocznych płatnych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

2. Gdyby jednak odkupienie miało nastąpić przed upływem siódmego roku ruchu, lub gdyby średni dochód czysty, w myśl postanowień ustępu 1. obliczony, nie wynosił najmniej takiej kwoty rocznej, którejby wyrównywała racie rocznej potrzebnej na umówione oprocentowanie i spłacenie zaciągniętej w Banku krajowym królestwa czeskiego pod gwarancją kraju pożyczki hipotecznej, jakież na oprocentowanie po cztery od stu kapitału akcyjnego

przez Rząd zatwierdzonego i na umorzenie go w ciągu całego okresu koncesyjnego, natęczas wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za odstępstwo kolej, będzie polegało na tem, że państwo weźmie na siebie spłacenie z własnych funduszów w umówionych terminach płatności w miejscu koncesyonyusów, powyżej pożyczki hipotecznej aż do zupełnego umorzenia takowej i oznaczoną powyżej sumę roczną za kapitał akcyjny płacić będzie w ratach półrocznych z dołu dnia 30. czerwca i 31. grudnia każdego roku.

3. Państwo zastrzega sobie, że wolno mu będzie w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rat rocznych w myśl ustępu 1 przypadających a względnie zamiast sumy rocznej w myśl ustępu 2 za kapitał akcyjny uiszczać się mającej, zapłacić kapitał wyrównywający sumie rat według postanowień ustępu 1 i 2 płacić się mających, zdyskontowanej przez potrącenie odsetek od odsetek po cztery od sta na rok.

Gdyby państwo zamierzało w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego podług własnego wyboru gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą po kursie pieniężnym średnim, jaki obligacje dłużu państwa tego samego rodzaju, notowane urzędownie na giełdzie wiedeńskiej, będą miały w ciągu półrocza bezpośrednio poprzedzającego.

4. Przez odkupienie kolej i od dnia tego odkupienia wchodzi państwo za wypłatą ceny odkupu bez dalszego wynagrodzenia w posiadanie wolne od ciężarów i używanie kolej niniejszem koncesjonowanej ze wszystkimi do niej należącemi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, o ileby te ostatnie za zezwoleniem Rządu nie były już użyte stosownie do swego przeznaczenia.

§. 12.

Gdy koncesya utraci moc swoją i od tego dnia, w którym to nastąpi, wchodzi państwo bez wynagrodzenia w wolne od ciężarów posiadanie i używanie kolej koncesjonowanej i wszystkich ruchomych i nieruchomości przynależności, licząc tu także tabor wozowy i zapasy materyałów, jakież fundusze obrotowe i zasobne z kapitału zakładowego utworzone, w rozmiarze wzmiarkowanym w §. 11, ustęp ostatni.

Tak wtedy gdy koncesja moc swoją straci, jak i w razie odkupienia kolej (§. 11), zatrzymają koncesyonyusze na własność fundusz zasobny, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa i należące się im aktywa obrachunkowe, tudzież te osobne zakłady i budynki z własnego majątku wzniesione lub nabycie, do których zbudowania lub nabycia Rząd upoważnił koncesyonyusów z tym wyraźnym dodatkiem, że nie mają stanowić przynależności kolejowej.

§. 13.

Rząd ma prawo przekonywać się, czy budowa kolej i jej urządzenia ruchu są we wszystkich częściach wykonane odpowiednio celowi i trwale, tudzież zarządzić, żeby wadom w tym względzie zapobieżono lub takowe usunięto.

Rząd ma także prawo wglądania w zarząd przez wydelegowanego do tego funckyonaryusa, a w szczególności nadzorowania w wszelki sposób, jaki uzna za stosowny, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i kontraktami i wydelegowania do nadzoru nad tem funckyonaryuszów na koszt koncesyonyusów.

W razie utworzenia się Spółki akcyjnej, komisarz przez Rząd ustanowiony będzie miał także prawo bywania na posiedzeniach Rady zawiadowczej lub innej reprezentacyjnej, przedstawiającej grono kierujące Spółki, jakież na walnych zgromadzeniach ile razy uzna to za potrzebne, i zawieszania wszelkich takich uchwał lub zarządzeń, któreby się ustawom, koncesji lub statutowi Spółki sprzeciwiały albo były szkodliwe publicznemu dobru; w przypadku jednak takim komisarz winien rzecz przedstawić natychmiast Ministerstwu kolej żelaznych do decyzji, która wydana być ma niezwłocznie i będzie dla Spółki obowiązująca.

§. 14.

Nadto zastrzega sobie Rząd prawo, że gdyby pomimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczono się ponownie naruszenia lub zaniedbania obowiązków, w dokumencie koncesyjnym, warunkach koncesyjnych lub ustawami przepisanych, będzie temu zapobiegał środkami odpowiadającymi ustawom, a według okoliczności unieważni koncesję jeszcze przed upływem czasu, na który została nadana.

Guttenberg r. w

49.**Ustawa z dnia 3. lutego 1897,**

o wyznaczeniu dotacji dodatkowej do prelimarynarza Ministerstwa handlu na rok 1896.

Za zgodą obu Izb Rady państwa postanawiam co następuje:

Artykuł I.

Na pokrycie nieprzewidzianych w ustawie skarbowej na rok 1896 w rozdziale 27, tytule 6, wydatków na kupno budynku w Bernie dla tamtejszego Urzędu miar i wag wyznacza się na ten wydatek nadzwyczajny dotację dodatkową w sumie 24.000 zł. z dozwolenie używania do końca grudnia 1897.

Artykuł II.

Wykonanie ustawy niniejszej poruczam Mojemu Ministrowi handlu i Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, dnia 3. lutego 1897.

Franciszek Józef r. w.

Badeni r. w.

Glanz r. w.

Biliński r. w.

50.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 5. lutego 1897,

którem zmienia się i uzupełnia rozporządzenie ministerialne z dnia 4. maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 59) a względnie ustęp 2 §. 1go rozporządzenia ministerialnego z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), tyczącego się środków bezpieczeństwa przeciw eksplozyom kotłów parowych.

§. 1.

Uchyla się rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 4. maja 1883 (Dz. u. p. Nr. 59) a względnie dotyczeńowy ustęp 2 §. 1go rozporządzenia Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), w przedmiocie środków bezpieczeństwa przeciw eksplozyom kotłów parowych.

§. 2.

W §. 1 rozporządzenia ministerialnego z dnia 1. października 1875 (Dz. u. p. Nr. 130), zamieścić należy co następuje jako drugi ustęp:

„Wyjmują się tylko naczynia przeznaczone do wytwarzania pary o wysokiem ciśnieniu mniejszym niż 0,5 atmosfery, jeżeli połączone są z atmosferą zapomocą dochodzącej do przestrzeni wodnej, rury pionowej od góry otwartej, prostej i niezamykalnej, mającej najwięcej 5 metrów wysokości a najmniej 10 centymetrów szerokości lub zapomocą jakiegoś innego przyrządu bezpieczeństwa, na którego zaprowadzenie Ministerstwo handlu w porozumieniu z Ministerstwem spraw wewnętrznych dało pozwolenie.“

§. 3.

Rozporządzenie niniejsze wchodzi w wykonanie od dnia ogłoszenia.

Badeni r. w.

Glanz r. w.

51.

Rozporządzenie Ministerstwa handlu w porozumieniu z Ministerstwami spraw wewnętrznych i skarbu z dnia 11. lutego 1897, zabraniające handlu obnośnego na obszarze Czelowca, stolicy krajowej.

Na zasadzie §. 10go patentu cesarskiego z dnia 4. września 1852 (Dz. u. p. Nr. 252) i §. 5go odnośnego przepisu wykonawczego, zabrania się, począwszy od dnia 1. lipca 1897, handlu obnośnego na obszarze Czelowca, stolicy krajowej.

Zakaz ten nie stosuje się do mieszkańców okolic pod względem handlu obnośnego uprzewilejowanych, które wymienione są w §. 17 tegoż patentu o handlu obnośnym i w odnośnych rozporządzeniach dodatkowych.

Zakaz niniejszy nie narusza też wzmiarkowanej w §. 60, ustęp 2 ustawy przemysłowej sprzedaży po domach i na ulicy przedmiotów konsumcyj codziennej tamże oznaczonych.

Badeni r. w.

Glanz r. w.

Biliński r. w.